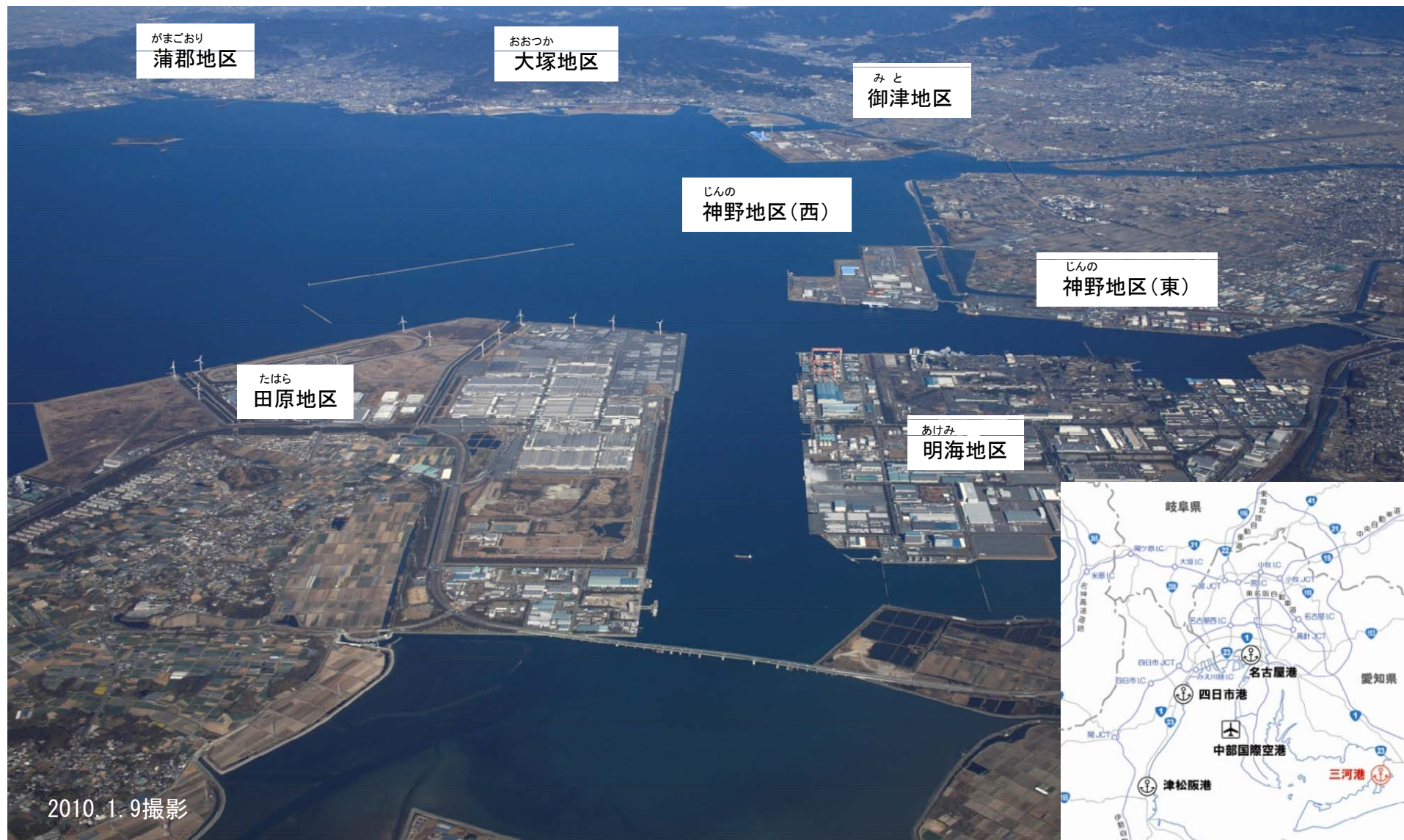


三河港 港湾計画 改訂

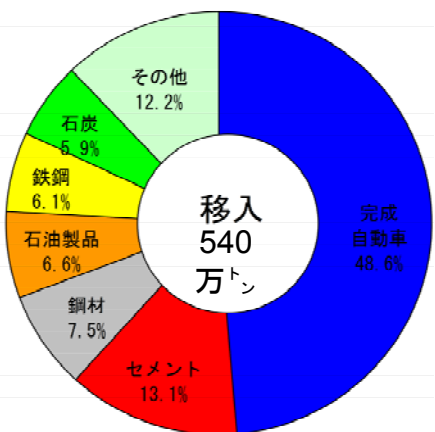
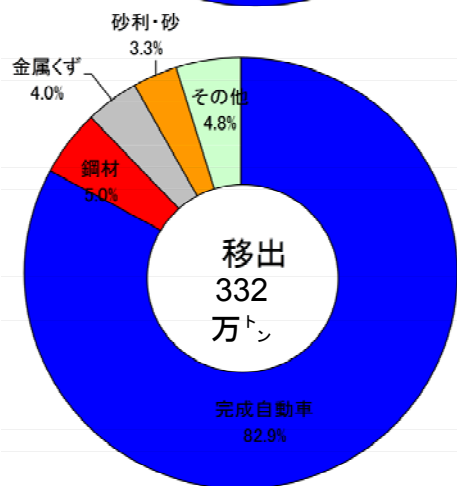
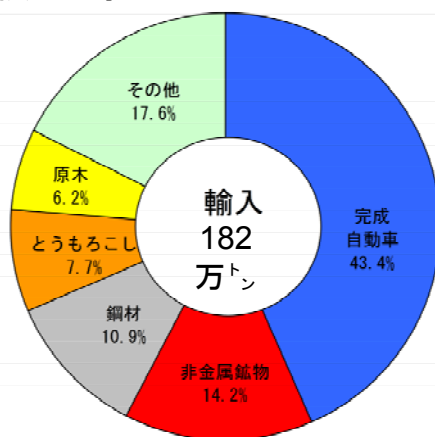
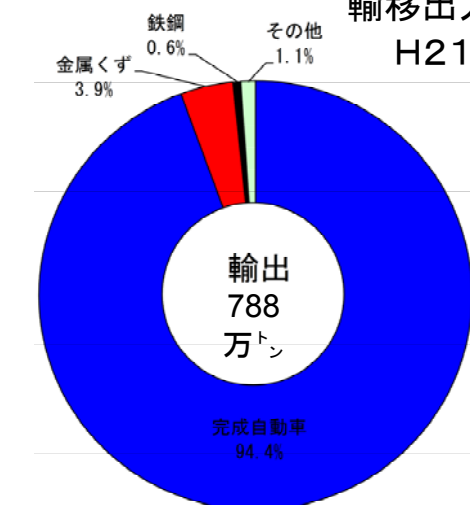
平成23年4月14日
交通政策審議会
第41回港湾分科会
資料3-2



三河港の概要（平成7年改訂：目標年次平成17年）

- ・ 主要貨物は完成自動車で、全体の約74%を占めている。臨海部及び周辺地域には世界有数の自動車産業が集積しており、平成21年の輸出入完成自動車の取扱台数は約75万台、貿易額は約1兆5,276億円で、輸出は台数・貿易額とも全国第2位、輸入は台数・貿易額とも全国第1位である。
- ・ 本港が位置する三河湾は、豊かな自然環境に恵まれており、三河港内にも六条潟をはじめとする良好な干潟・浅場がある。

輸移出入別取扱貨物量
H21実績(公専計)



三河港背後の自動車企業



港湾計画の基本方針

◆既定計画の基本方針

【物流・産業】

- 東三河、西遠、南信地域を背後圏とする流通拠点として、周辺港湾との機能分担を図りつつ、輸送革新の進展や物流需要の増大に対処するため、外内貿機能の強化・充実を図る。

【人流・交流】

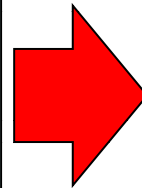
- 海洋レクリエーション需要の増大に対応するため、マリーナ、プレジャーボートスポットを整備する。

【環境・生活】

- 港湾における快適な環境の創出を図るため、自然海浜の保全や人工海浜の創造を行い、臨海部の特性を活かした親水空間の充実・ネットワーク化を図る。

【安全・防災】

- 大規模地震災害に対処するため、緊急避難及び緊急物資輸送のための耐震性の高い港湾施設を整備する。



◆今回計画の基本方針（目標年次：平成30年代前半）

【物流・産業】

国際的な物流・産業拠点の形成

- 自動車産業を中核とするモノづくり愛知の企業の競争力を強化するため、自動車流通港湾として更なる機能の拡充を図る。

【人流・交流】

魅力ある質の高い生活環境空間の創出とみなとまちづくりの推進

- 魅力ある質の高い生活環境空間を創出するため、市民が憩い、潤うことができるような交流拠点やレクリエーション空間を確保する。

【環境・生活】

環境共生・循環型社会づくりへの貢献

- 三河湾の多様な生態系が健全に維持され、人と自然との豊かな触れ合いの場が確保された水辺環境を創出する。

【安全・防災】

地域への安全・安心の提供

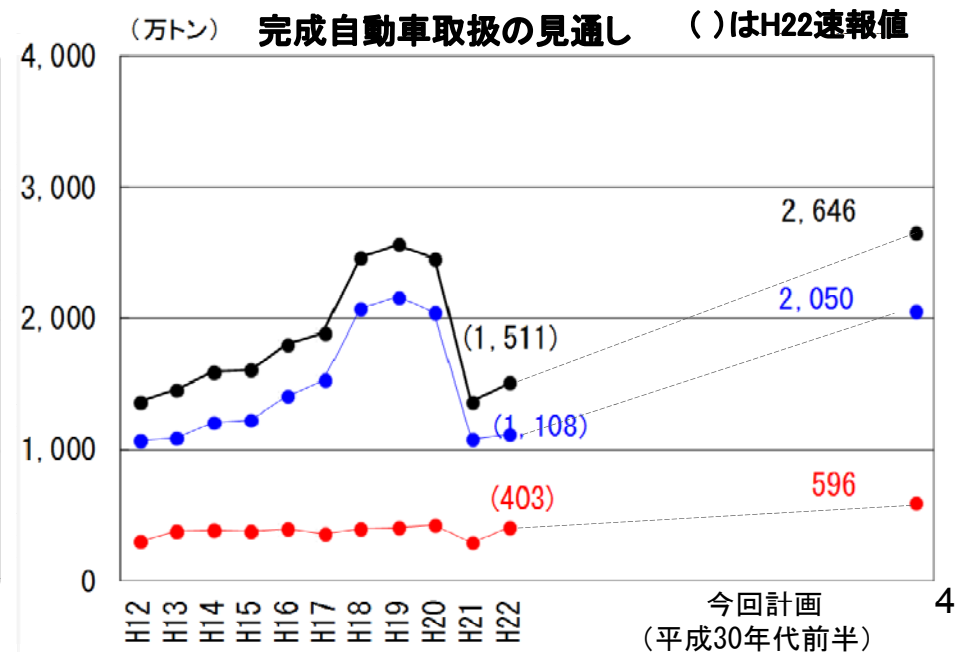
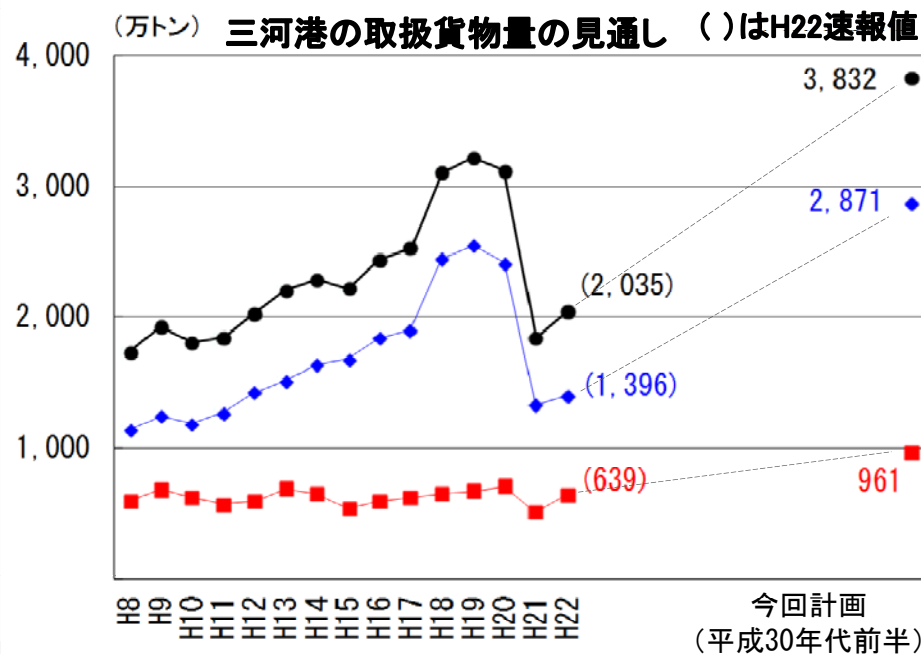
- 大規模地震等の発生時における、緊急物資等の輸送機能を確保するため、大規模地震対策を推進する。

取扱貨物量の見通し

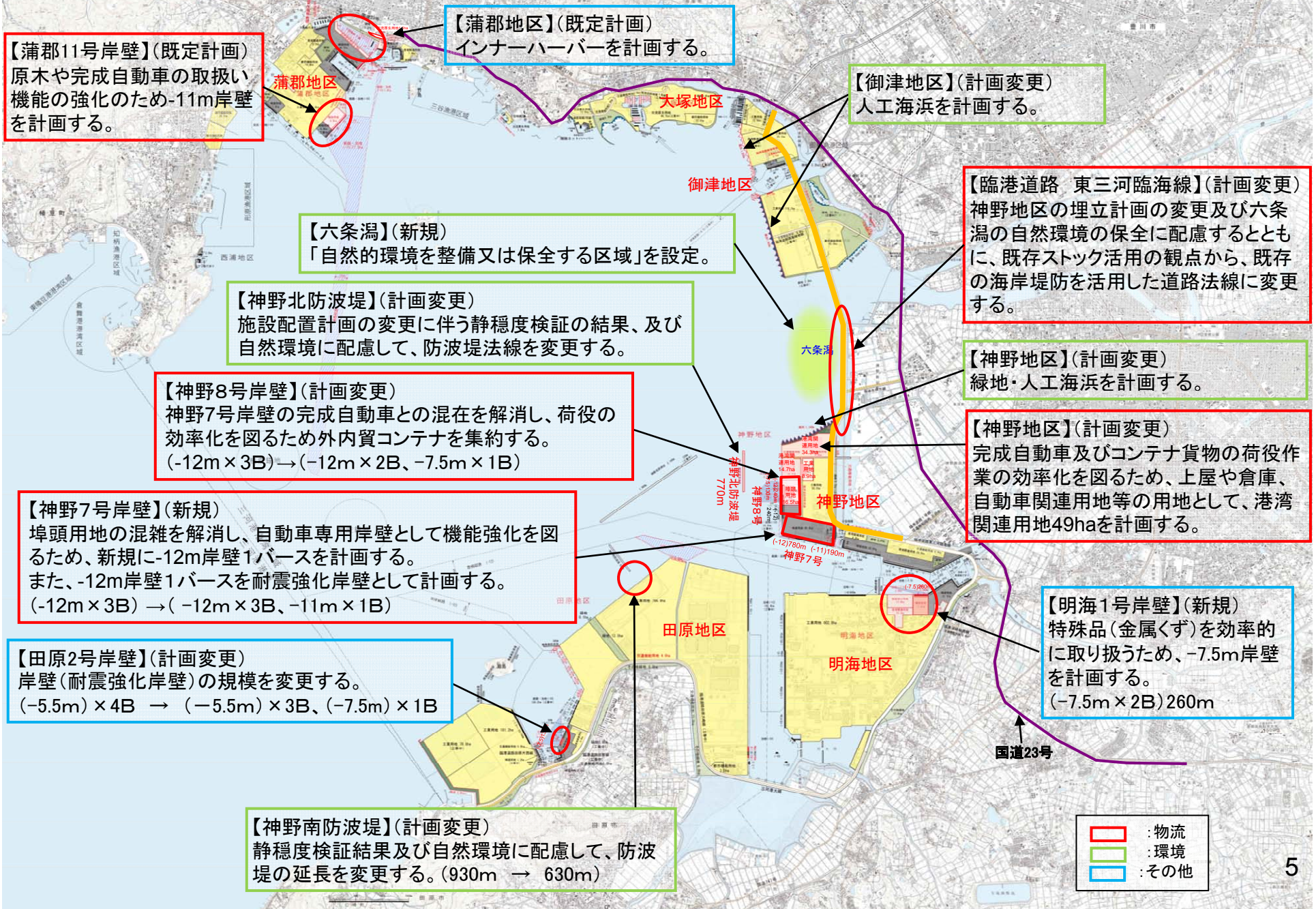
○目標年次における貨物量の見通し

- ・ 専用貨物：トヨタの完成自動車の輸出の回復、東京製鐵の稼働に伴う鉄鋼の取扱増加等
- ・ 公共貨物：三菱自動車岡崎工場での生産再開、新興国（中南米）向けの輸出及びこれに伴うトランシップ貨物の取扱い増加等

	取扱貨物量(既定計画値) ＜目標年次:H17年＞		取扱貨物量(実績値) ＜H22年速報値＞		取扱貨物量(今回計画値) ＜目標年次:H30年代前半＞	
		うち完成自動車		うち完成自動車		うち完成自動車
公共	1,485万トン	670万トン	639万トン	403万トン	961万トン	596万トン
専用	1,551万トン	815万トン	1,396万トン	1,108万トン	2,871万トン	2,050万トン
計	3,036万トン	1,485万トン	2,035万トン	1,511万トン	3,832万トン	2,646万トン



今回計画の主な内容



【蒲郡11号岸壁】(既定計画)
原木や完成自動車の取扱い機能の強化のため-11m岸壁を計画する。

【蒲郡地区】(既定計画)
インナーハーバーを計画する。

【御津地区】(計画変更)
人工海浜を計画する。

【六条潟】(新規)
「自然的環境を整備又は保全する区域」を設定。

【神野北防波堤】(計画変更)
施設配置計画の変更に伴う静穏度検証の結果、及び自然環境に配慮して、防波堤法線を変更する。

【臨港道路 東三河臨海線】(計画変更)
神野地区の埋立計画の変更及び六条潟の自然環境の保全に配慮するとともに、既存ストック活用の観点から、既存の海岸堤防を活用した道路法線に変更する。

【神野地区】(計画変更)
緑地・人工海浜を計画する。

【神野8号岸壁】(計画変更)
神野7号岸壁の完成自動車との混在を解消し、荷役の効率化を図るため外内貿コンテナを集約する。
(-12m × 3B) → (-12m × 2B、-7.5m × 1B)

【神野地区】(計画変更)
完成自動車及びコンテナ貨物の荷役作業の効率化を図るため、上屋や倉庫、自動車関連用地等の用地として、港湾関連用地49haを計画する。

【神野7号岸壁】(新規)
埠頭用地の混雑を解消し、自動車専用岸壁として機能強化を図るため、新規に-12m岸壁1バースを計画する。
また、-12m岸壁1バースを耐震強化岸壁として計画する。
(-12m × 3B) → (-12m × 3B、-11m × 1B)

【田原2号岸壁】(計画変更)
岸壁(耐震強化岸壁)の規模を変更する。
(-5.5m) × 4B → (-5.5m) × 3B、(-7.5m) × 1B

【神野南防波堤】(計画変更)
静穏度検証結果及び自然環境に配慮して、防波堤の延長を変更する。(930m → 630m)

【明海1号岸壁】(新規)
特殊品(金属くず)を効率的に取り扱うため、-7.5m岸壁を計画する。
(-7.5m × 2B) 260m

: 物流
 : 環境
 : その他

三河港における完成自動車の取扱い状況



【神野地区近傍】 モータープールの状況



【神野地区】 モータープールの状況




【神野地区】 モータープールの状況



【神野地区】 完成自動車荷役状況

2010. 1. 9撮影

 : モータープール

我が国の自動車取扱拠点

- ・自動車を取扱う主要港は18港（カバー率90%）
- ・このうち、総取扱量、輸出入・移出のバランス、取扱実績国数、国内港とのネットワークや企業立地の状況から、我が国において自動車取扱拠点として中心的な役割を果たす港湾は名古屋港、三河港、横浜港の3港

主な自動車港湾の完成自動車取扱状況(H20)

(単位:千トン)

港湾名	輸出		輸入		移出		移入		合計		取扱い実績国数				取扱い実績港数				取扱いが最も多い国又は港湾	背後の自動車組み立て工場
	トン数	比率※1	トン数	比率	トン数	比率	トン数	比率	トン数	全国シェア	輸出	輸入	移出	移入	輸出	輸入	移出	移入		
名古屋	29,977	42%	795	1%	28,277	40%	11,912	17%	70,962	34%	143	26	24	24	オマーン	タイ	千葉	中津	トヨタ、三菱、スズキ	
三河	13,825	56%	1,112	5%	3,648	15%	5,940	24%	24,524	12%	72	13	23	22	アメリカ	ドイツ	北九州	北九州	トヨタ、三菱、スズキ	
横浜	16,430	75%	636	3%	2,798	13%	2,134	10%	21,998	10%	133	41	8	6	オーストラリア	アメリカ	三河	名古屋	日産、いすゞ、三菱ふそう	
仙台塩釜	-	-	-	-	3,916	50%	3,867	50%	7,783	4%	-	-	8	5	-	-	名古屋	名古屋		
川崎	4,168	61%	0	0%	1,649	24%	1,025	15%	6,842	3%	45	1	18	12	アメリカ	ニュージーランド	仙台塩釜	名古屋	日産、いすゞ、三菱ふそう	
千葉	2,389	35%	563	8%	662	10%	3,191	47%	6,804	3%	29	4	11	7	アメリカ	ドイツ	大阪	名古屋		
三田	5,366	88%	85	1%	286	5%	343	6%	6,081	3%	51	6	4	3	アメリカ	オーストラリア	広島	広島	マツダ	
中関	3,086	52%	0	0%	2,058	35%	769	13%	5,914	3%	38	-	16	7	アメリカ	-	千葉	四日市	マツダ	
広島	3,086	52%	0	0%	2,058	35%	769	13%	5,914	3%	38	-	16	7	アメリカ	-	千葉	四日市	マツダ	
北九州	146	3%	3	0%	3,395	61%	2,018	36%	5,561	3%	11	5	9	8	フィリピン	韓国	三河	名古屋	トヨタ	
苅田	3,569	67%	10	0%	985	19%	738	14%	5,302	3%	38	2	8	4	アメリカ	台湾	横須賀	神戸	日産	
横須賀	1,638	36%	3	0%	1,657	37%	1,222	27%	4,520	2%	44	1	7	6	アメリカ	フランス	神戸	苅田	日産、いすゞ、三菱ふそう	
神戸	2,960	67%	72	2%	218	5%	1,197	27%	4,448	2%	106	22	17	18	ロシア	中国	苅田	横須賀	川崎	
水島	2,168	54%	23	1%	983	25%	812	20%	3,986	2%	55	5	6	7	アラブ	ヨルダン	千葉	三河	三菱	
四日市	2,256	64%	-	-	1,245	36%	-	-	3,502	2%	24	-	6	-	アメリカ	-	仙台塩釜	-	ホンダ	
東京	156	5%	33	1%	1,905	61%	1,032	33%	3,127	1%	54	30	28	18	アメリカ	アメリカ	博多	四日市	日野	
日立(茨城港)	36	1%	269	10%	2,038	72%	483	17%	2,825	1%	1	4	4	3	アメリカ	ドイツ	釧路	北九州	日産	
苫小牧	27	1%	0	0%	705	25%	2,079	74%	2,812	1%	4	-	9	9	チリ	-	川崎	名古屋		
博多	932	33%	101	4%	360	13%	1,414	50%	2,808	1%	16	6	5	7	中国	韓国	東京	東京	トヨタ	
全国計	97,138		3,734		61,335		47,513		209,720											

※1: 表中の「比率」とは、各港湾の取扱い合計における輸移出入の比率。

※2: 取扱いがない場合は「-」、取扱い量が500トン未満の場合は「0」、割合が0.5%未満の場合は「0%」と表記。

※出典: 港湾統計(年報)平成20年

三河港を利用している自動車メーカーの動向

三河港利用の主な企業:トヨタ、三菱、スズキ

- ・国内最大級の生産工場が立地しており、中米、南米といった新興国向けの取扱いが増加している状況。
- ・一方でこれらの企業の海外工場の展開については、北米、アジアが中心。

三河港の背後の自動車メーカーの工場等



三河港の仕向国別完成自動車輸出货量

単位:トン

地域	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H15からの伸び率(倍)
アジア	160,749	99,917	28,031	42,875	171,499	312,560	1.9
中近東	110,450	3,170	220	400	60,670	160,320	1.5
大洋州	121,730	113,330	169,240	160,310	239,390	335,084	2.8
アフリカ	34,660	55,210	48,240	103,700	8,850	76,340	2.2
欧州	771,000	742,780	695,890	1,110,850	441,620	39,640	0.1
北米	7,232,500	7,987,423	9,194,050	12,579,870	12,738,860	11,734,700	1.6
中米	161,170	247,590	221,700	42,870	336,310	784,353	4.9
南米	110,420	122,510	145,880	139,560	233,952	382,665	3.5
合計	8,702,679	9,371,930	10,503,241	14,180,435	14,231,151	13,824,662	

三河港の背後の国内自動車メーカーの海外生産拠点

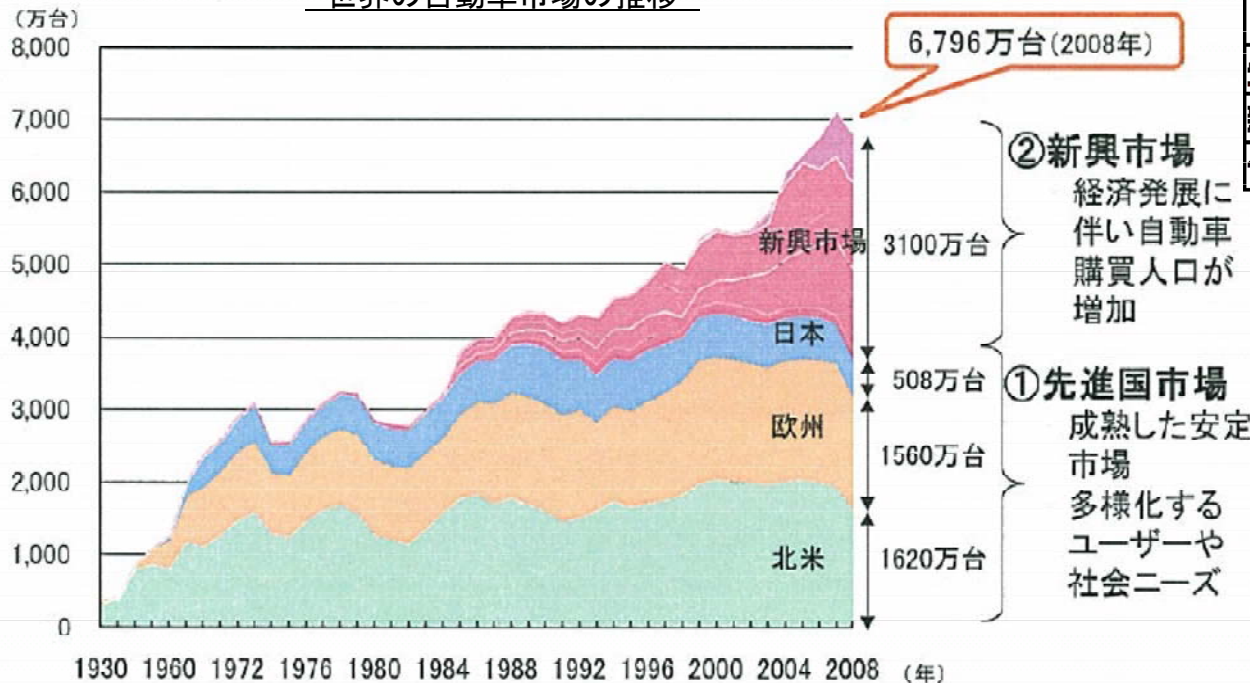


新興国における今後の完成自動車需要

世界的な自動車市場における完成自動車の取扱実績によると、新興市場における取扱いが急増しており、欧州と北米での取扱いと同等程度まで成長してきている。

我が国の完成自動車の輸出における新興市場向けシェアは33% (H12) → 50% (H20) に増加しており、今後も新興国の経済成長に伴い、同地域の自動車市場はさらに拡大していくと考える。

世界の自動車市場の推移



出典：次世代自動車戦略2010(経済産業省)

新興国：中国、インド、ブラジル、ロシア、メキシコ等
先進国：アメリカ、日本、カナダ、ドイツ、フランス、イギリス等

日本からの四輪車輸出の仕向地別シェア

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
先進国	67%	64%	64%	61%	58%	57%	60%	54%	50%
新興国	33%	36%	36%	39%	42%	43%	40%	46%	50%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

出典：日本自動車工業会データベースより作成

各国の1人あたり乗用車保有台数(H20)

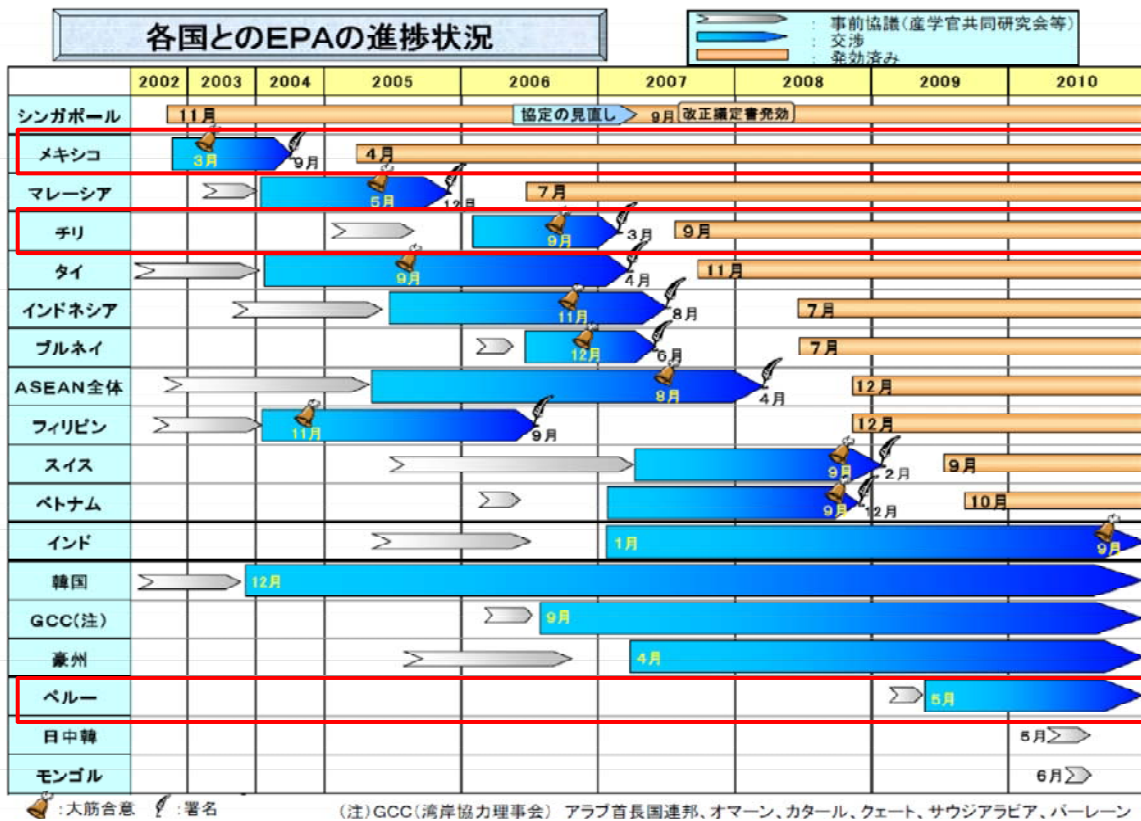
	1人あたり乗用車保有台数(台/人)	1人あたり国内総生産(米ドル)	国内総生産の実質成長率(%)	
先進国	日本	0.45	38,371	0.4
	アメリカ	0.44	45,230	1.1
	カナダ	0.59	45,168	0.4
	イギリス	0.51	43,544	0.7
	ドイツ	0.50	44,383	1.3
	フランス	0.50	44,675	0.4
	イタリア	0.61	38,640	-1.0
新興国	ロシア	0.23	11,858	5.6
	メキシコ	0.15	9,964	1.3
	ブラジル	0.11	8,311	5.2
	アルゼンチン	0.18	8,358	7.2

出典：日本自動車工業会、世界の統計2010(総務省統計局)より作成

新興国の経済成長と対日貿易の動向

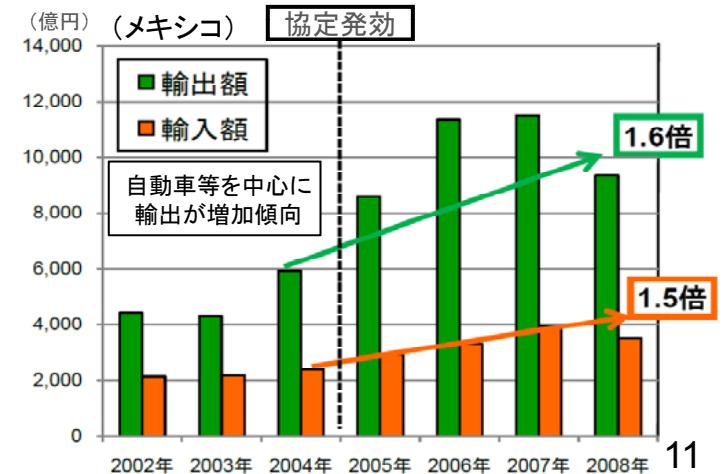
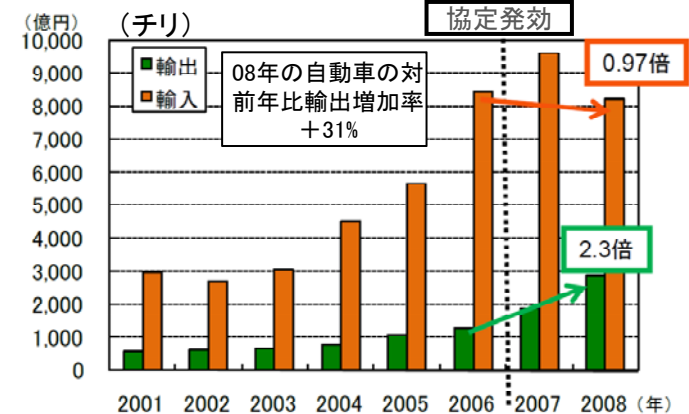
○包括的経済連携に関する基本方針(平成22年11月9日閣議決定)(抜粋)

- ・主要貿易国間において高いレベルのEPA/FTA網が拡大している。しかし、こうした動きの中、我が国の取組は遅れている。
- ・このような状況の下、我が国の貿易・投資環境が他国に劣後してしまうと、将来の雇用機会が喪失してしまうおそれがある。我が国として、「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)に示されている「強い経済」を実現するためには、市場として成長が期待できるアジア諸国や新興国、欧米諸国、資源国等との経済関係を深化させ、我が国の将来に向けての成長・発展基盤を再構築していくことが必要である。
- ・かかる認識の下、「国を開き」、「未来を拓く」ための固い決意を固め、これまでの姿勢から大きく踏み込み、世界の主要貿易国との間で、世界の潮流から見て遜色のない高いレベルの経済連携を進める。



出典: 我が国の各国とのEPAの進捗状況(財務省関税局)

日本とのEPA発効後の動向



出典: 締結済みEPAの実態把握(経済産業省)

自動車拠点港湾について

海外ではシンガポール港が自動車中継港となっており、「アジア・オートモービル・ターミナル(AATS)」において、日本やタイ、オーストラリア等から集荷を行い、中近東へトランシップしている。(AATSの取扱い量のうち、約4割がT/S貨物)
我が国では、横浜港、名古屋港、三河港でトランシップ貨物を扱っている実績があり、H20年の港湾統計データでは、横浜港でアメリカからの輸入車が中国へトランシップされている実績がある。

シンガポール港

AATS概要

会社名 : ASIA AUTOMOBILE
TERMINAL SINGAPORE

設立年 : 2009年1月

総面積 : 約25ha

蔵置能力 : 19,606台

- シンガポール港における輸入完成車のターミナル
- アジアでの完成車輸送におけるトランシップターミナル

AATSにおける2010年度取扱見込み
(中近東向け)

輸出国	台数	比率
日本	103,000	32%
タイ	72,000	23%
オーストラリア	94,000	30%
その他	48,000	15%
合計	317,000	100%

※シンガポール港取扱い見込み
約98万台(2010年度)のうち、
AATSの取扱いは80~85%
(K-Lineヒアリング)



※ PG・・・ペルシャ湾岸地域

横浜港



三河港における完成自動車の取扱いについて

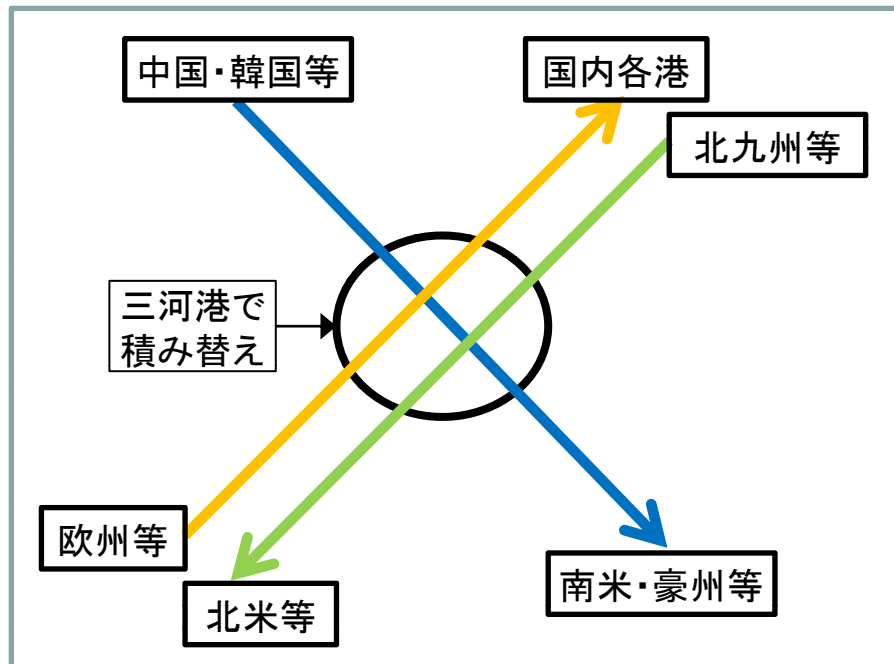
完成自動車の取扱貨物量
(公共・専用、平成20年実績値)

輸出	1,382万トン
輸入	111万トン
移出	364万トン
移入	594万トン
計	2,452万トン

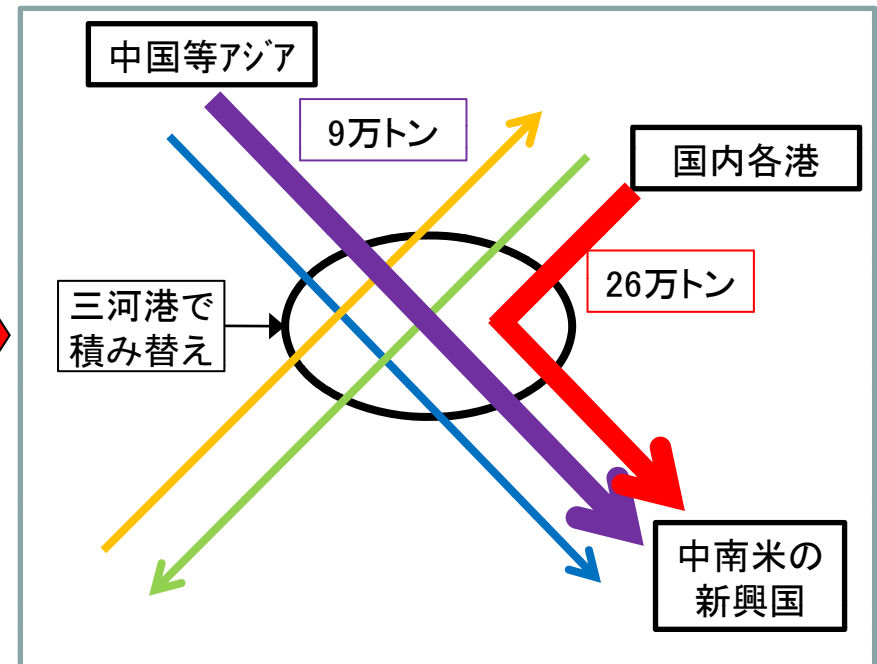
完成自動車の取扱貨物量
(公共・専用、計画値)
<目標年次:平成30年代前半>

輸出	1,525万トン
輸入	171万トン
移出	354万トン
移入	597万トン
計	2,646万トン

三河港におけるトランシップの実績

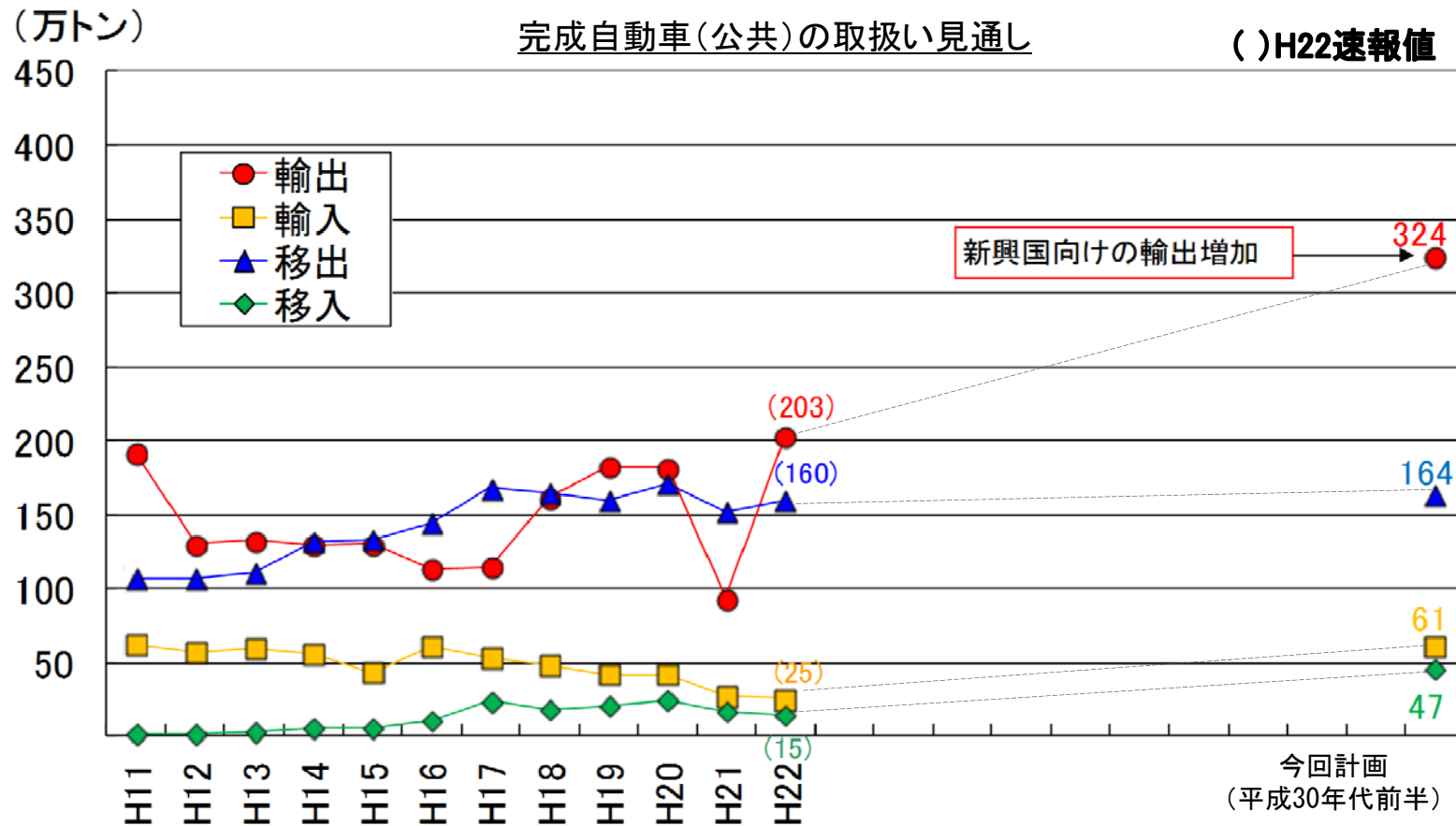


今回計画における考え方(新規流動のみ)



完成自動車の取扱いについて

- ・三河港における大宗貨物は完成自動車(取扱い貨物全体の約7割のシェア)
- ・目標年次における取扱貨物量の見込みについても、完成自動車のシェアは約7割(専用、公共比率は8:2)
- ・今回計画では、完成自動車の取扱いのうち、専用貨物については、企業ヒアリングより実績程度を見込む。
- ・公共貨物については、新興国(中南米)向けの輸出の増加、これに伴うトランシップ貨物の増加などを見込む。



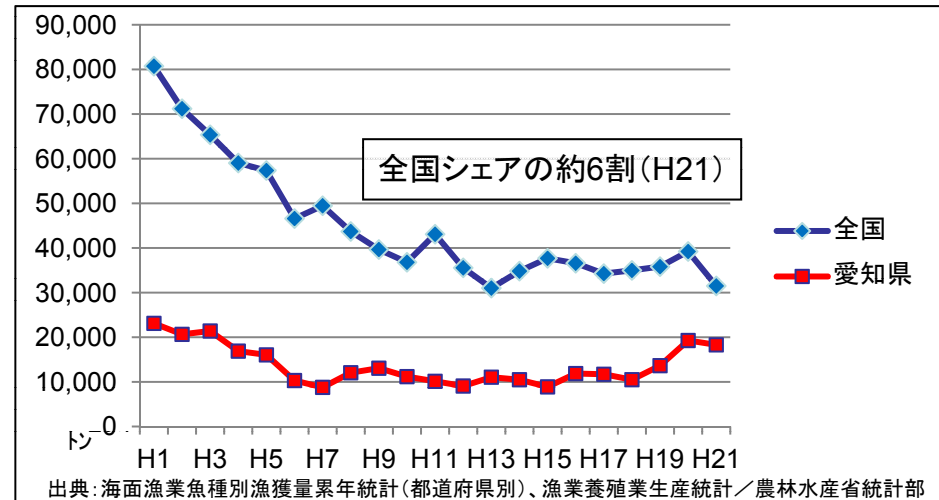
三河湾における自然環境の保全に係る取り組み

あさり類漁獲量

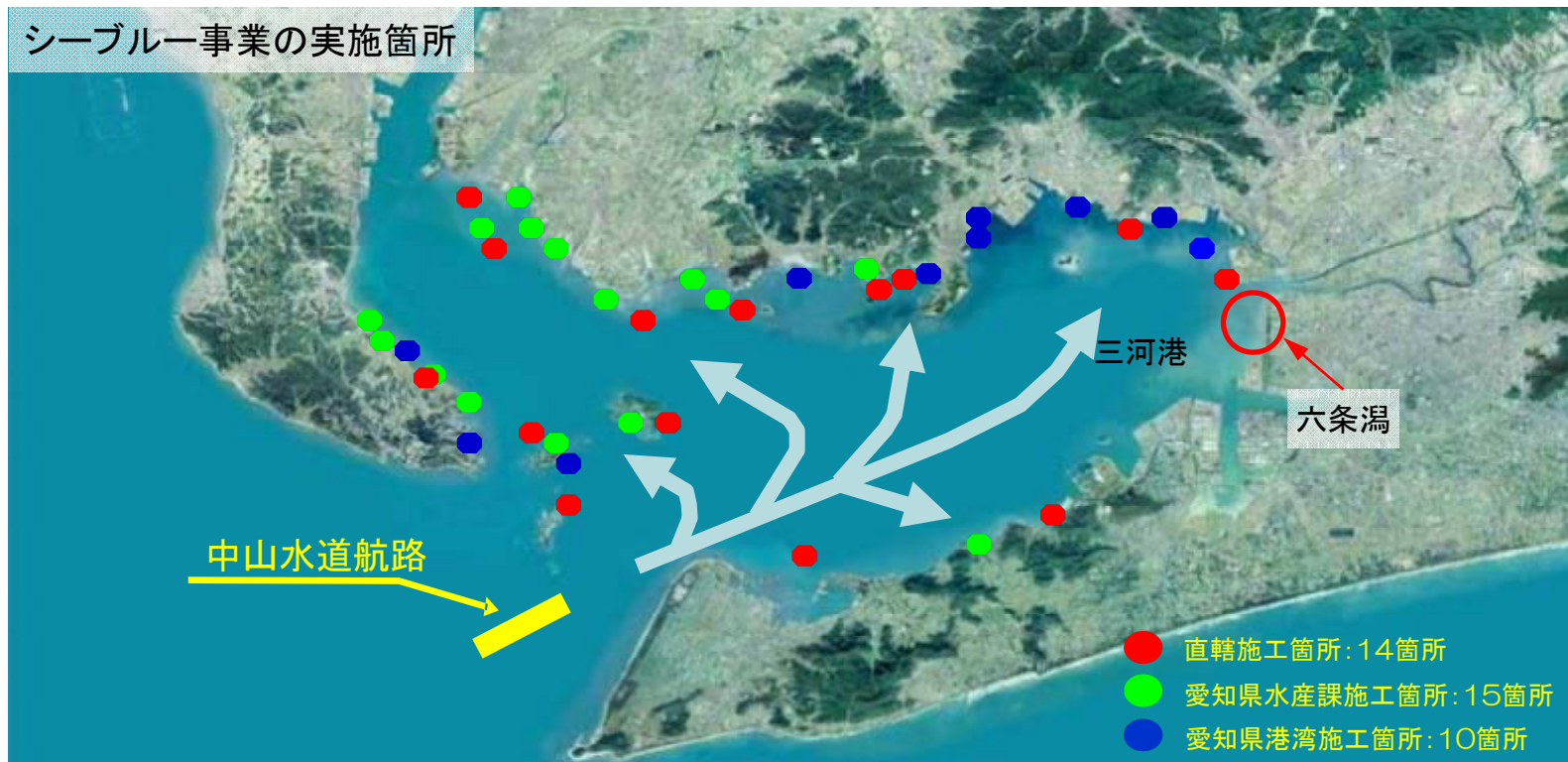
愛知県はアサリの一大産地で、平成21年のあさりの漁獲量は全国1位、全国シェアの約6割を占めており、三河港の六条潟周辺はあさり稚貝の供給場所となっている。

【シーブルー事業の概要】

海域環境改善のため、平成10年度～16年度までに、中山水道航路の浚渫により発生した良質な砂を利用し、三河湾内39箇所、約620haの干潟・浅場造成、覆砂を行っている。



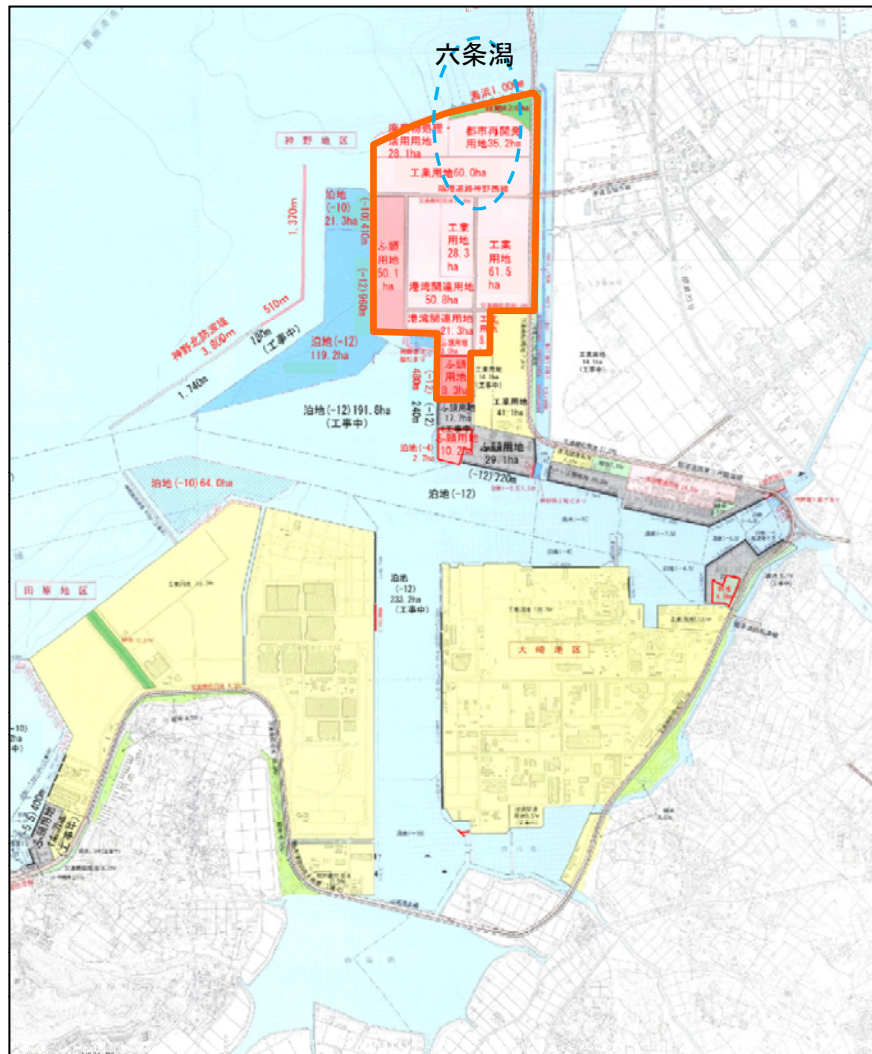
シーブルー事業の実施箇所



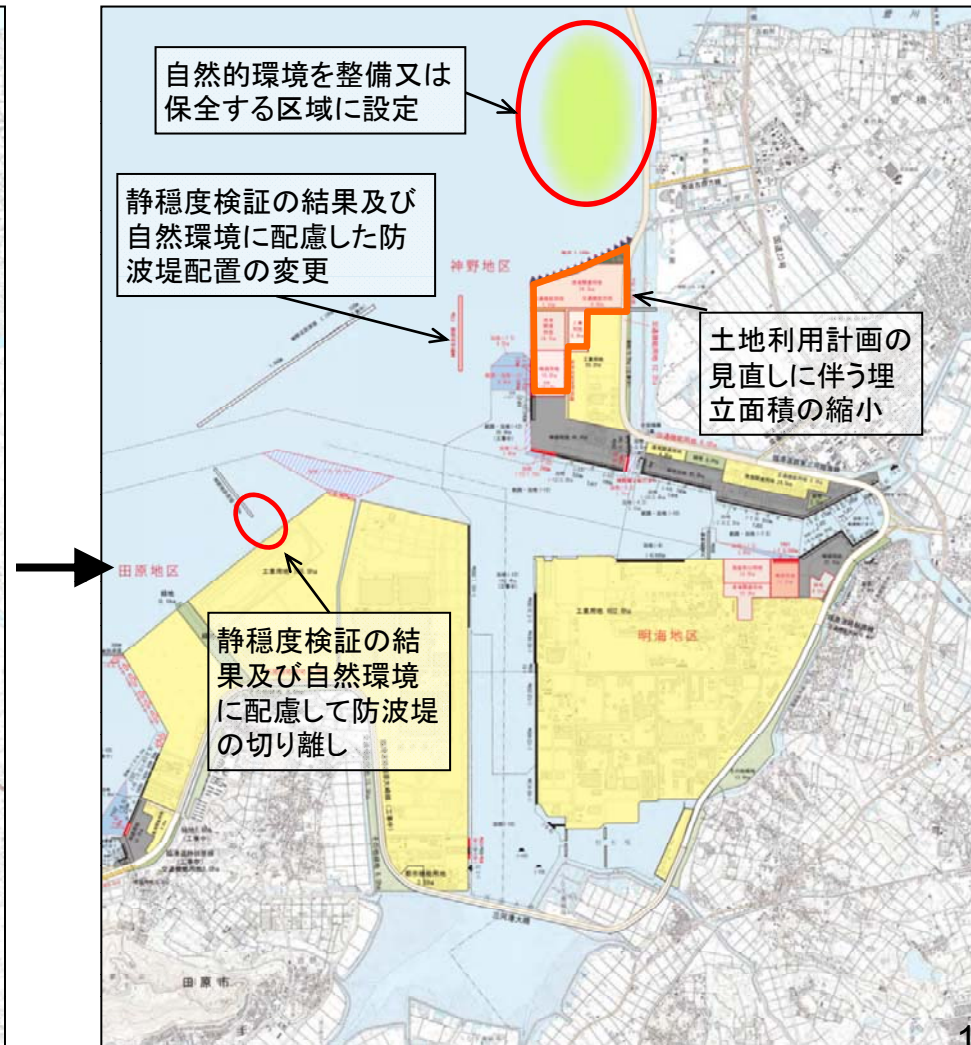
今回計画における環境保全の取り組み

- ・建設機械等製造工場の生産拠点の集約化・効率化、海外展開等の状況の変化に伴い、土地利用計画を見直し。
- ・あさり稚貝の供給場所として近年重要性を増していることから、六条潟の保全等を図る。

既定計画



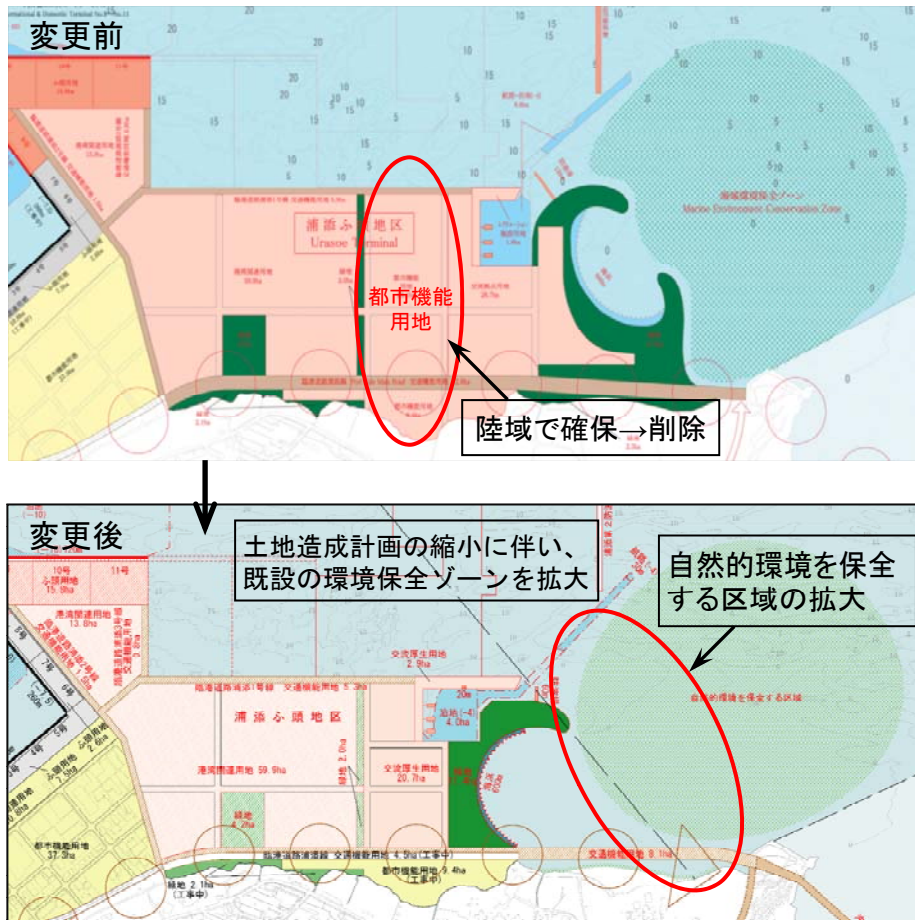
今回計画における対応



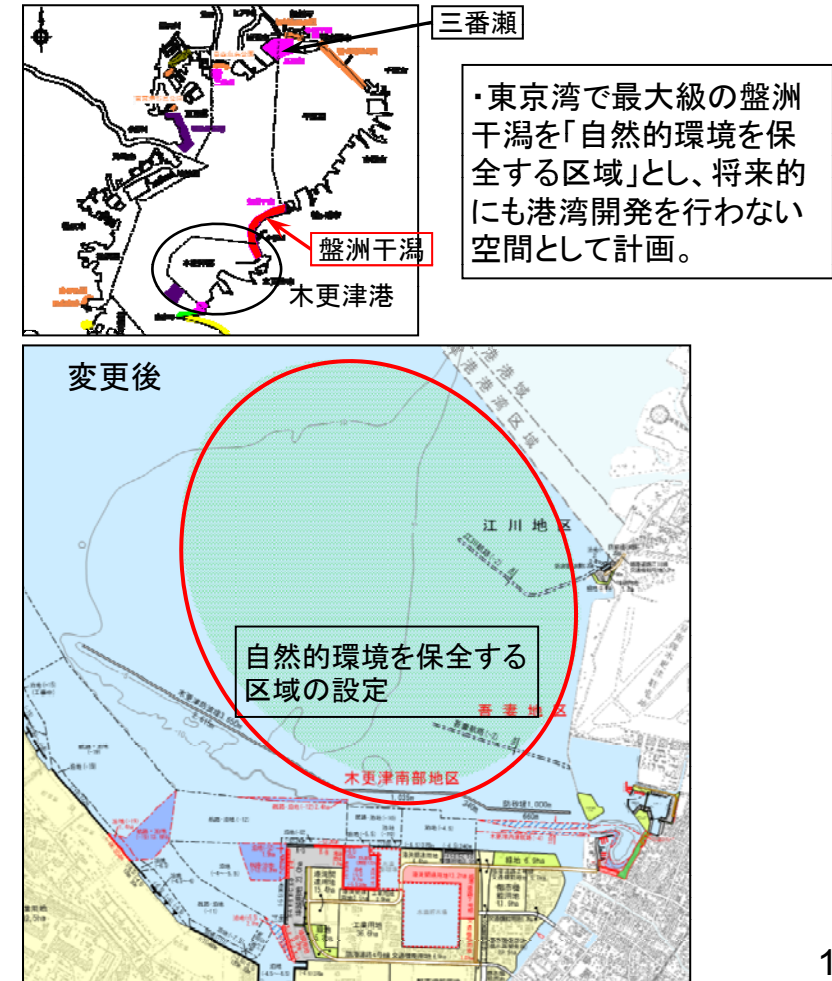
港湾計画における干潟等の環境保全の取り組み

基本方針に基づき、開発及び利用により影響が及ぶことが懸念される範囲にある環境の保全上重要な干潟等については、開発及び利用との調和を考慮しつつ、環境への影響の回避、低減を図る等適切な維持に努めてきたところ。重要港湾126港のうち、自然的環境を保全する区域を設定している港湾は15港であり、干潟の保全に配慮した計画を策定している港湾は6港。

事例①: 那覇港



事例②: 木更津港(盤洲干潟)



確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
自動車取扱拠点の配置	<p><u>Ⅱ港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</u></p> <p><u>3 バルク貨物等の輸送の拠点</u></p> <p>・産業の立地状況、資源の産出地・消費地の分布状況、エネルギー拠点の立地状況等に対応し、品目ごとの陸上輸送や海上輸送の状況等を考慮して配置。</p>
干潟等の自然環境保全に係る取り組み	<p><u>Ⅳ自然環境の積極的な保全</u></p> <p>① 良好な自然環境の維持</p> <p>・開発及び利用により影響が及ぶことが懸念される範囲にある環境の保全上重要な干潟等については、<u>開発及び利用や背後地域の防災との調和を考慮しつつ、環境への影響の回避、低減を図る等適切な維持に努める。</u></p>
	<p><u>Ⅴ港湾相互間の連携の確保</u></p> <p>⑤ 中部地域</p> <p>・伊勢湾は、<u>閉鎖性の強い三河湾を含む内湾であり、外海との海水交換が十分でないため、水質及び底質環境が良好でない。</u>このため、多様な主体と協働し、<u>現存する干潟等の良好な自然環境の保全に努めるとともに、陸域から流入する汚濁負荷の低減を進める。</u></p>

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針